

Molte iniziative volte a ridurre il loro impatto inquinante sia in fase di realizzazione sia di smaltimento.



Nell'Unione europea si accumulano 250 milioni di pneumatici usati all'anno.

Se consideriamo che un pneumatico fuori uso impiega circa 100 anni per decomporsi, il problema dello smaltimento degli PFU è tutt'altro che trascurabile.

In Italia sono circa **300.000 le tonnellate** di pneumatici fuori uso da smaltire, gran parte dei quali vengono interrati nelle discariche, mentre oltre **80.000 vengono abbandonati illegalmente in più di 1.000 discariche abusive.**

L'Unione Europea dal 2003 ha vietato lo smaltimento in discarica degli pneumatici interi e nel 2006 degli PUF frantumati. Dal 2010, anche il nostro Paese ha vietato lo smaltimento degli pneumatici fuori uso in discarica e questo ha fatto salire le quote degli abbandoni illegali.

Una possibile soluzione a questo problema si è profilata con un accordo tra i 6 principali produttori di pneumatici che operano in Italia dando vita al **sistema nazionale di raccolta dei pneumatici fuori uso.**

Questo accordo riveste una notevole importanza sia dal punto di vista ambientale sia da quello della lotta all'evasione e ai traffici illeciti.

Il corretto smaltimento degli PUF, certamente, non è l'unica soluzione per ovviare al problema.

Per ottimizzare il recupero, prevenire la formazione dei rifiuti e proteggere l'ambiente (obiettivi del *Decreto n. 82 dell'11 aprile 2011*) si possono seguire anche altre strade.

Diverse aziende del settore si sono attivate per produrre **biopneumatici**, *realizzati con fonti rinnovabili*, in sostituzione dei derivati del petrolio (scelta non del tutto green, in quanto incentivata dalla diminuzione delle riserve di petrolio e dall'aumento di prezzo del butadiene, sottoprodotto del petrolio ed elemento principale nella costituzione delle gomme tradizionali) e sono:

- **Michelin** con *Bio Butterfly* ha realizzato un composto esclusivamente bio per la produzione di gomme senza composti chimici derivati dal petrolio, ma si tratta di pneumatici derivati da una sostanza che proviene dalla fermentazione dell'alcol. Hanno partecipato allo sviluppo di questo prodotto la *IFP Energies Nouvelles* (centro di ricerca pubblico francese), in qualità di collaboratore e l'*Agenzia Francese per l'Ambiente e l'Energia*, quale ente finanziatore.

- **Bridgestone** ha creato un copertone riciclabile al 100%, privo di camera d'aria e realizzato in una *resina termoplastica*.

- **Pirelli** ha quali composti biochimici per i suoi pneumatici ecosostenibili la *pula di riso* nel *Cinturato P7*.

- **Goodyear**, avvalendosi della collaborazione di *Greencor*, con *BioSoprene* propone un biopneumatico ecologico costituito da un *biofiller di mais* resistente all'usura.

- **Yokohama** propone un pneumatico a base di *caucciù naturale* e un altro a base di *succo d'agrumi*.

Un'altra soluzione è spingere sul mercato **pneumatici ricostruiti o rigenerati.**

Sono in commercio già da diversi anni e sono copertoni il cui battistrada usurato è stato asportato e sostituito con materiale nuovo ottenuto da altri pneumatici usati, dalla struttura integra.

La ricostruzione è possibile perché la struttura delle gomme ha una vita più lunga del battistrada. Una volta sostituita la parte esterna ed effettuato il controllo della centratura ed equilibratura, il pneumatico viene sottoposto a vulcanizzazione, in questo modo le parti vecchie si fondono con quelle nuove.

I pneumatici dei veicoli pesanti possono essere ricostruiti fino a 3 volte con tale procedimento, mentre per le gomme delle automobili questo è possibile un'unica volta.

I copertoni devono essere ricostruiti seguendo la normativa europea e dovranno avere una marchiatura che li contraddistingua.

La ricostruzione degli pneumatici è una scelta ecosostenibile, significa prestare attenzione all'ambiente: *produrre un nuovo pneumatico prevede il consumo di 20-28 litri di petrolio, mentre per uno ricostruito ne occorrono solo 5,5 litri* e si preserva circa l'80% del vecchio pneumatico, evitandone l'eliminazione anticipata.

Il vantaggio degli pneumatici ricostruiti è anche di tipo economico: gli automobilisti che sceglieranno questa soluzione spenderanno il 50% in meno di chi acquisterà quelli tradizionali.

Inoltre, montando pneumatici ricostruiti sulla propria auto non si rinuncia a sicurezza, affidabilità, durata e qualità: la normativa europea considera anche questi aspetti.

Forse, converrebbe che ogni consumatore e automobilista tenesse conto di questi aspetti all'atto della sostituzione/acquisto di un nuovo parco

Pneumatici: un soffio di ecosostenibilità

Scritto da Anna Rita Rossi
Venerdì 16 Maggio 2014 09:11

gomme, perché la sostenibilità si raggiunge anche con il contributo di tutti.
Certo, dal momento che è possibile acquistare pneumatici nuovi anche presso le strutture della grande distribuzione non sarebbe male se anche presso tali strutture sorgessero punti di raccolta per PFU, tanto per ricordare ai clienti l'importanza di un corretto conferimento/smaltimento.